Dodatek do miesięcznika
„Przegląd Komunikacyjny"

BIULETYN

STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW i TECHNIKÓW KOMUNIKACJI R. P.

Nr 4 Kwiecień 1947 r.

Redakcja w Warszawie: ul. Chałubińskiego 4, pok. 158.
Administracja w Łodzi: ul. Piotrkowska 121, m. 10. telefon 265-22.

TREŚĆ nr 4.

Inż. Aleksander Gajkowicz.

Obecny stan techniki drogowej w Stanach Zjednoczonych A. P. (dokończenie)

6. Powody pośpiesznego wykonania programu.

Można by zadać pytanie, dlaczego Amerykanie tak forsują te roboty i czy one są naprawdę pilne. Niektóre uzasadnienia zostały przytoczone w niniejszym referacie. Przytoczymy jeszcze inne. Po pierwsze propaganda amerykańska bardziej, aniżeli w innych krajach, wykazała znaczenie dróg dla życia gospodarczego. Cały świat wie, jak niesłychanie olbrzymią jest produkcja amerykańskiego przemysłu samochodowego. Jako skutek tej olbrzymiej produkcji samochodów, występuje wielkie nasilenie ruchu. Konieczność posiadania sieci drogowej, któraby odpowiadała tej intensywności ruchu, jest oczywistą.

Należy dodać, że Amerykanin kocha bardzo komfort. On lubi podróżować przyjemnie, bez zmęczenia. To było przyczyną ulepszeń, jakie zostały zastosowane w zawieszeniu woza, a które gwarantują w sposób możliwie największy wygodę dla podróżującego. Gdy Amerykanin podróżuje samochodem sam — czyta on lub pisze. Gdy nic nie ma do roboty — to słucha radia, nawet gdy sam prowadzi wóz. Lecz dane dotyczące statystyki wypadków samochodowych winny powstrzymać podróżnych od takiego rozpraszania swej uwagi, gdyż prowadzi to do skutków zastraszających. W każdym razie, projektując drogę należy mieć na uwadze konieczność zapobieżenia wypadkom związanym z prowadzeniem samochodu, a więc jakie mają miejsce z powodu raptownego hamowania lub zwalniania szybkości.

Względy te prowadzą nas do najbardziej ważnych motywów, które w sposób zdecydowany przemawiają za ulepszeniem dróg w Ameryce; motywem tym jest wielka ilość wypadków samochodowych. W ciągu piętnastu lub dwudziestu lat przed wojną — przeciętnie traciło życie w wypadkach samochodowych rocznie w Stanach Zjednoczonych A. P. 35.000 osób, gdy we Francji 3500 osób. Stosunek ten jest b. niekorzystny dla Stanów Zjednoczonych — gdy przyjmie się pod uwagę, że ilość ludności w Ameryce jest tylko trzykrotnie większa od ilości ludności we Francji. Amerykanie poczynili wielkie wysiłki aby uniknąć tak wielkiej ilości wypadków. Uzyskano poważne wyniki, gdyż przy wielkim wzroście samochodów — ilość wypadków pozostaje mniej więcej wielkością stałą. W każdym razie — w ciągu piętnastu lat zginęło w Ameryce w wypadkach samochodowych około 500.000 osób, a jeszcze w 1941 roku straciło życie 40.000 osób, a zostało rannych 1.400.000 osób, przy czym wypadki dotknęły 11 milionów samochodów. To są cyfry poważne.

Po pewnym zmniejszeniu ilości wypadków, jakie miało miejsce w czasie wojny i które spowodowane zostało zarządzeniami wojennymi (zmniejszenie ruchu, ograniczenie szybkości do 35 mil, czyli 52 km. na godz.) — po wojnie znowu ilość wypadków w Ameryce wzrosła, a ilość zabitych w wypadkach samochodowych dosięga 4.000 miesięcznie. Jest zatem rzeczą naturalną, że tak władze jak i użytkownicy dróg są żywo poruszeni tym nieszczęściem, wobec którego kraj stoi. Już w czasie trwania wojny — Prezydent Roosevelt w jednym z przemówień radiowych wyraził zdanie, że za prawdziwy skandal należy uważać fakt, że w wypadkach samochodowych ginie w Stanach Zjednoczonych kilka dywizji rocznie.

Zatem Amerykanie pragnęli za wszelką cenę wpłynąć na zmniejszenie ilości wypadków samochodowych i w tym celu poczynili oni wszystko co tylko było w ich siłach aby usunąć punkty niebezpieczne, które by mogły powodować te wypadki. Jednym z takich środków było dążenie do unikania przecięć w poziomie. Wykonano przy tym takie urządzenia, które swym rozmiarem mogą nas wprowadzić w zdumienie. Ale to wymaga specjalnego omówienia.

Władysław Wierzbowski

Komunikacyjna rzeczywistość a projekty

(Uwagi o projektach reformy i usprawnienia kolejnictwa)

W bardzo licznych artykułach zamieszczanych w czasopismach czy też w prasie codziennej, jak również referatach wygłaszanych na zjazdach gospodarczych, zawodowych i technicznych, po wszechstronnym omówieniu konieczności reorganizacji i usprawnienia różnych dziedzin kolejnictwa, a także poprawy bytu pracowników kolejowych, jednocześnie sformułowano wyraźnie i przekonywująco odpowiednie wnioski, zmierzające do usunięcia błędów lub poprawy istniejącego stanu kolejnictwa. Można było spodziewać się, że wnioski te będą realizowane i uzyska się dodatnie, a przy tym i widoczne rezultaty. A tymczasem rzeczywstość na odcinku kolejowym tak dalece odbiega od tego, co się pisze i mówi, że każdy, kto chce te sprawy poruszyć, musi na nowo wyliczać błędy, wady i niedociągnięcia, — i znowu precyzować takie lub inne wnioski, bo nic z tego, o czym już wiele razy pisano i mówiono — nie zrobiono. Powstaje błędne koło: jedni piszą i mówią o projektach i pracy, — drudzy projektują i robią zgoła inaczej. Zupełnie jak w „Luna Parku": rozbrzmiewają tony poleczki i walca, a karuzela-rzeczywistość komunikacyjna — kręci się jednostajnie, poruszana osobnym mechanizmem.

Zło, które stwarza, że rzeczywistość na odcinku kolejowym upodabnia się do karuzeli w „Luna-Parku", tkwi w niedocenianiu doniosłości planowego działania.

Czasem i wysilamy się na plan, lecz wysiłek ten nie jest rezultatem głębokiego przeświadczenia o celowości i sam plan nie jest rezultatem szczegółowej analizy. Najczęściej improwizujemy, a nie planujemy. Myśl nasza skora jest do fantazji i na fantastycznej kanwie snujemy — improwizujemy. Nie przemyślamy jednak wnikliwie całości zagadnienia, nie wiążemy go z wszelkimi zagadnieniami ubocznymi i wtórnymi, projektując części, zapominamy o całości — nie planujemy . Słowem nie podchodzimy do zagadnienia „od podstaw". I to się mści na naszych pomysłach i projektach i dlatego pomysły nasze i projekty, aczkolwiek bardzo słuszne i celowe, nie dają zgoła żadnych rezultatów przy ich realizowaniu. I oto dochodzimy do wniosku ostatecznego: by wyjść na razie z komunikacyjnego impasu musimy opracować prawdziwy plan działania i zdobyć się na odwagę zrealizowania tego planu.

Sprawy reorganizacji kolejnictwa musimy rozważać na tle wszystkich rodzajów komunikacji. Dlatego też nasuwa się kilka uwag, dotyczących zakresu działania Ministerstwa Komunikacji.

Braki i potrzeby naszej komunikacji są ogólnie znane i wszechstronnie już, powielokroć omówione — więc nie powtarzajmy. Należy jednak stwierdzić, że plan, o jakim mówiliśmy i możliwość jego zrealizowania będzie nie do pomyślenia, jeżeli Ministerstwo Komunikacji — jako naczelny organ dyspozycyjny i gospodarz środków komunikacji (więc całkowite upaństwowienie tychże) nie będzie obejmować wszystkich rodzajów komunikacji. Więc drogi kołowe, drogi śródlądowe, porty i żegluga morska, koleje, lotnictwo i komunikacja samochodowa. Czy także tramwaje (komunikacja miejska) oraz poczta i telegraf mają wchodzić w zakres kompetencji MK, czy też innych odpowiednich Ministerstw, rzecz do przedyskutowania i ustalenia.

Rozumie się, zadaniem MK powinno być opracowywanie i realizacja ogólnego planu polityki komunikacyjnej, natomiast jego wcielenie w życie i wszelkie z tym związane sprawy administracyjne, powinny być zadaniem Głównych Dyrekcji poszczególnych rodzai komunikacji. I jak połączenie w jednym resorcie państwowym zarządu wszystkich środków komunikacji, jest koniecznością właściwego planowania, tak podział tychże na właściwe Główne Dyrekcje — jest jedynym możliwym sposobem racjonalnego gospodarowania. O tym wiele już powiedziano i uzasadniać nie potrzeba. Natomiast koniecznością wydaje się zorganizowanie jeszcze dwu Głównych Dyrekcji, a mianowicie: 1. Przemysłu Transportowego, 2. Żwirowni i Kamieniołomów. Zwróćmy uwagę na to, że plan komunikacyjny przewidywać powinien nie tylko drogi, ale tabor — wtedy dopiero jest całość. Jeżeli zaprojektowano drogi, więc zaprojektowano i rodzaj ich nawierzchni, stąd ilość i rodzaj potrzebnych materiałów. Wykonanie ich i dostarczenie jest już logicznym następstwem planu. Produkcja i dostawa tychże ilościowo jest tak wielka, tak ważną rolę odgrywa ich terminarz w ogólnym harmonogamie pracy, że jedynie te czynności podporządkowane także bezpośrednio władzy planującej — mogą dać gwarancję wykonania planu. Analogicznie rzecz się ma z taborem i wszelkim sprzętem. Produkcja szyn kolejowych, dźwigarów mostowych, wagonów itd. jest tak specyficzną i ilościowo tak wielką, że obarczać innych producentów jest zbyteczne. Bo albo produkcja ta rozbita na liczne różne warsztaty pracy nie zagwarantuje jednolitości i terminowości wykonania, a kontrola wykonania i rozrachunki zbyt wiele będą kosztować MK;

albo zgrupowane w kilku, zamieni te warsztaty na wyłącznych producentów i dostawców potrzeb MK., a więc aczkolwiek placówki te będą gospodarzone przez kogo innego, ale egzystować będą tylko dla MK. W pierwszym wypadku brak gwarancji dobrego wykonania i znaczne koszta kontroli i rozrachunku; w drugim koszt zakupu powiększa się o koszta kontroli. Produkcja we własnym zakresie — zlecona Głównej Dyrekcji Przemysłu Transportowego — zapobiedz może wymienionym niedogodnościom i stratom. Żwir, tłuczeń, kostka itp. jest już niemal wyłączną domeną potrzeb komunikacyjnych, stąd jest już nonsensem, by ich produkcją i dostawą rozporządzał ktoś inny niż spożywca. Dlatego konieczność zorganizowania Głównej Dyrekcji Żwirowni i Kamieniołomów nie powinna ulegać wątpliwości, tym bardziej, że na miejscach produkcji można uruchomić betoniarnie dla wyrobu wszelkiego rodzaju płyt, kostki drogowej itp. materiałów masowego zapotrzebowania. Wydaje się słusznym, że tego rodzaju produkcja we własnym zakresie — przez Gł. Dyrekcję Przemysłu Transportowego i Gł. Dyrekcję żwirowni i kamieniołomów — okazuje się niezbędnym ogniwem w procesie planowania i wytwarzania dóbr komunikacyjnych.

To są ogólne uwagi, dotyczące całości spraw komunikacji. A teraz spróbujmy naszkicować schemat planu organizacyjnej działalności w kolejnictwie.

Każdy plan może być dobrym, ale dobrym będzie, gdy go dobrze zrealizuje wykonawca-człowiek.

Od człowieka zatem, od pracownika kolejowego trzeba zacząć, to jest zagadnienie najistotniejsze, problem najważniejszy, a tym bardziej teraz, gdy w rezultacie ogólnej demoralizacji społeczeństwa po barbarzyńskim okresie wojny, i kadry kolejarskie wykazują znaczny spadek moralności. Cóż mówić o jakimkolwiek projekcie usprawnienia kolejnictwa, gdy pracownicy kolejowi w znakomitej swej większości są zgoła obojętni na jakąkolwiek zmianę ku lepszemu; gdy mentalność ich niezdolna jest wywyższyć się ponad codzienny, zabagniony tryb pracy i codzienną niemoralną atmosferę życia.

O tych i innych niedomaganiach kolejnictwa, o brakach w organizacji pracy i złych stosunkach służbowych — wiele razy i z wieloma kolejarzami rozmawiałem. I zawsze, w odpowiedzi na moje wnioski o konieczności dokonania takiej lub innej reformy stosunków w kolejnictwie, słyszałem takie słowa: „owszem, to co pan mówi, że należy zrobić, jest słuszne i dobre, ale czy to kiedy będzie? Dlaczegoż?" pytałem. Otrzymywałem odpowiedź w sensie: szary pracownik kolejowy nie może występować z inicjatywą, gdyż będzie wówczas w ten lub inny sposób maltretowany, a poza tym chciałby doraźnie odczuć korzyści, płynące ze zmian, a nie oczekiwać ich w przyszłości.

Sprawa jasna. I choćbyśmy dziś, gdy tyle jest braków w kolejnictwie, chcieli nie wiedzieć, jakimi naukowymi dowodami naszkicować hierarchię potrzeb i stosownie do tego opracować plan pracy — odrazu utkniemy, jeżeli nie załatwimy przede wszystkim sprawy kadr pracowniczych. Kapitałem do dalszej rozgrywki musi być wygrana stawka na człowieka. Jeżeli tę stawkę się wygra, jeżeli uda się nam zregenerować personel kolejowy — możemy rozpocząć grę dalszą i możemy mieć pewność osiągnięcia pożytecznych rezultatów w realizacji planu. Zachodzi zatem pytanie, jak tę stawkę wygrać? Rozumie się, nie chodzi nam o duchowe przekształcenie człowieka. Tego nie osiągnie się odrazu i nie zadaniem przecież Ministerstwa Komunikacji byłaby praca kulturalno-ideowa nad mentalnością własnych pracowników. Nie chodzi nam o całkowite przeobrażenie przeciętnego kolejarza z obecnej jego postaci nieuspołecznionego pracownika, w tym ideowego pioniera pracy. To zadanie, jest zadaniem przyszłości; zadaniem odpowiednich czynników państwowych — i osiągnie się to w rezultacie ogólnego przeobrażenia układu stosunków społeczno-politycznych. Ale chodzi nam o stworzenie takich warunków pracy, w których by kolejarz musiał poczuć się pożytecznym pracownikiem państwa i począł rozumować kategoriami ogólno społecznymi, a nie tylko ciasnego egoizmu. Takie właśnie warunki musimy stworzyć i uczynić to możemy.

Zwykły wieśniak czeka z zasiewem ogródka warzywnego do wiosny, ale inteligentniejszy — nie mówiąc już o ogrodniku — robi bodaj prowizoryczne inspekta i zasiewa na schyłku zimy, uzyskując lepsze plony. Myśl twórcza, umiłowanie pracy przezwycięża Przyrodę i osiąga zamierzony cel. Podobnie musimy postąpić i my. Musimy działalnością naszą przezwyciężyć mrozy zimy — upadku moralności zawodowej kolejarza, by wiosną w ogrodzie naszym — kolejnictwie poczęły rosnąć dorodne już owoce pracy, a nie plenić się pospolite burzany — obecnego marazmu i niezaradności.

Na jakich więc przesłankach mają być nasze kolejowe inspekty stworzone?

1. Przede wszystkim ziemia musi być przesianą i wolną od chwastów. W pierwszym więc rzędzie należy pozbyć się elementu napływowego, jako rezultat okresu okupacji. Kadry kolejarskie są zachwaszczone pracownikami, którzy z kolejnictwem nie mają nic wspólnego. Pracownicy ci, dzięki dekretowi o militaryzacji kolei — znaleźli się w szeregach kolejarzy tylko dlatego, że byli np. na terenie „Generalnej Gubernii" niegdyś pracownikami Ostbahn'u, a byli nimi czy to gwoli uchronienia się od „łapanek", czy z powodu przydzielenia przez Arbeitsamt'y — w każdym razie byli kolejarzami nie z własnej i nieprzymuszonej woli i nie z powodu zamiłowania kolejarskiej pracy. Tego elementu należy pozbyć się jaknajprędzej. Sposób na to prosty — demilitaryzacja. Element ten i zarażona nim część starych kolejarzy odejdzie wówczas sama, skuszona nieskrępowaną możliwością „szabru" czy innych machinacyj. Że się uszczuplą wówczas kadry pracownicze — nie szkodzi, owszem będzie to bardzo pożyteczne. Jeżeli jednak istniałaby obawa, że demilitaryzacja zbyt przerzedzi szeregi kolejarskie — należy rozpocząć zwalnianie z elementu napływowego tych pracowników, którzy obecnie nie posiadają dostatecznych kwalifikacyj i dobrej opinii.

2. By wymagać trzeba dać. To zasada zrozumiała i słuszna, bo pracownik zawsze będzie pracował wydajniej, jeżeli będzie miał pewność, że wysiłki jego znajdą odpowiedni ekwiwalent w otrzymywanej przez niego płacy.

Wszelkie „dorabianie" i opieszałości w spełnianiu nałożonych obowiązków powinny być usunięte szczególnie w kolejnictwie, gdzie to może spowodować ciężkie skutki ze względu na wielką odpowiedzialność kolei za bezpieczeństwo przewozów.

Więc należy położyć szczególny nacisk na poprawę warunków bytowania, czy drogą podwyżki pensji, czy zwiększonymi przydziałami w naturze (co wydaje się lepszym) — obojętne, ale poprawa powinna nastąpić.

3. W jakiejkolwiek instytucji czy przedsiębiorstwie o charakterze prywatnym działalność poszczególnych kierowników jest skrępowaną jedynie ogólnymi postanowieniami i regulaminem pracy. I te zresztą ograniczenia streszczają się w słowach: jaknajlepiej i jaknajtaniej. — O tym wie każdy, począwszy od głównego dyrektora, a kończąc na zwykłym pracowniku — i każdy tak pracuje, by wykonać poruczone sobie zadanie jaknajlepiej, zużytkowując najmniejszą ilość czasu. Wie bowiem każdy, że tak postępując, może uzyskać odpowiednio wysokie wynagrodzenie. Motorem więc działalności każdego pracownika w prywatnej instytucji czy przedsiębiorstwie jest zwykły egoizm, chęć polepszenia własnego bytu, ciasny osobisty interes.

a) Pierwsza i zasadnicza różnica między prywatną instytucją a państwową jest ta, że w prywatnej pracownik by OTRZYMAĆ WYNAGRODZENIE musi o d p r a c o w a ć, w państwowej — by OTRZYMAĆ PENSJĘ musi być o b e c n y m w p r a c y. Ten właśnie fakt skłania wielu reformatorów i projektodawców w imię „uprywatnienia" kolei — do stworzenia jaknajluźniejszego stosunku między pracownikiem a pracodawcą. Stąd owe rodzaje stosunku służbowego: sezonowi, czasowi, stali, etatowi itd .— Chodzi o to, by pracownik, pod strachem utraty zarobku, był zmuszony do solidnej pracy. Nie, człowieka nie trzeba straszyć, nie trzeba upodabniać do niewolnika, którego możność zarobkowania zależy od łaski i niełaski pana. Owszem godność człowieka wymaga, by praca nie była ZAROBKOWANIEM, lecz SPEŁNIANIEM OBOWIĄZKU względem swych bliźnich. Stąd pracownik państwowy — kolejarz przez sam fakt chęci do pracy powinien mieć zapewnioną ciągłość i stałość pracy i płacy. Zatem by otrzymać wynagrodzenie nie musi odpracowywać — bo go to hańbi; i by otrzymać pensję nie wystarczy być tylko obecnym na powierzonym posterunku pracy; nie może być leniuchem i nierobem, bo to pasorzytnictwo.

Działalność poszczególnego pracownika kolejowego jest tak ograniczoną wszelkiego rodzaju ustawami, rozporządzeniami, przepisami, instrukcjami, że na najmniejszą nawet inicjatywę osobistą, na jakiekolwiek samodzielne posunięcia poprostu nie ma możności. Paragrafy, paragrafy i jeszcze raz paragrafy, że wreszcie i sam kolejarz staje się jak ów paragraf bezdusznym, bezkrytycznym, pozbawionym własnego ja.

Rozumie się, nikt przy zdrowych będących zmysłach, nie zaprzecza konieczności ustaw, przepisów i regulaminów pracy. Powinny one istnieć, powinny one regulować porządek pracy, powinny być gwarancją bezpieczeństwa i ładu na kolei, której pieczy, powierzone są rzeczy i ludzie. Ale powinny one być rzeczowe, logiczne i przede wszystkim ż y c i o w e. Powinny wymagać tego, co można wykonać, zabraniać tego, co rzeczywiście zagraża mieniu i życiu; radzić w wielu wypadkach, a nie nakazywać, boć wiele jest okoliczności, w których co raz było dobrym, drugi raz może okazać się wręcz szkodliwym. Wówczas paragrafy byłyby „aniołem stróżem" kolejarza, a nie jego „złym duchem", byłyby czynnikiem harmonijnej współpracy, a nie osłoną od odpowiedzialności; pozwalałyby na inicjatywę, solidny wysiłek, a nie byłyby hamulcem w pracy i „honorową zasłoną" wszelkiego nieróbstwa i niedołęstwa.

b) Drugą plagą kolejowego ustawodawstwa jest taka organizacja urzędów, że najbłahsza sprawa przechodzi nie tyle może cierniową drogę Golgoty, ile drogę od Annasza do Kaifasza. W rezultacie częstokroć dzieje się tak, że zanim sprawa przebrnie przez wszystkie zainteresowane i kompetentne „czynniki" — jest już nieaktualna, lub tak już zmieniona, że należy ją na nowo rozpoczynać. Rzecz jasna, że taki sposób załatwiania spraw wyklucza możliwość sprężystej i racjonalnej administracji kolei; nie trzeba tego udowadniać. Dzieje się to dlatego, że urzędy, ich rzeczowy i terytorialny podział nie są zorganizowane tak, jakby to wynikać musiało z technologicznego procesu pracy.

Administracja nie jest produkcją i w całej rozciągłości zasada produkcji taśmowej, opracowanej na podstawie technologicznego procesu pracy, nie da się do niej zastosować. Tym niemniej zadaniem administracji jest zorganizowanie produkcji, a zatem działalność jej musi być zharmonizowaną z czynnością produkcyjną. W przeciwnym razie wpływa hamująco na proces produkcyjny i nie może być mowy o naukowej i racjonalnej organizacji pracy, i to właśnie się dzieje w kolejnictwie.

Z podziału czynności i pracy wynikają następujące sprawy: drogowo-budowlane, łączności, mechaniczno-transportowe, ruchowo organizacyjne, przewozowo-organizacyjne, — to są sprawy techniczne, a ponadto wspólne dla tych — administracyjne: personalno-administracyjne i gospodarczo-administracyjne. Temu podziałowi powinna odpowiadać organizacja urzędów i jednostek służbowych na wszystkich szczeblach hierarchji (departament, wydział, oddział itd.) — i to dopiero może właściwie rozwiązać kwestię fachowej kompetencji. Wreszcie, by uniknąć drogi „od Annasza do Kaifasza", by w ostateczności ktoś był odpowiedzialny i mogący decydować o całości spraw techniczno-administracyjnych; by uniknąć niepotrzebnej pisaniny między urzędami i by osiągnąć zharmonizowaną współpracę wszystkich jednostek służbowych, należy te ostatnie zorganizować logicznie, tak pod względem technologicznego procesu pracy, jak i terytorialnie. Więc dyrekcje powinny obejmować okręgi, odpowiadające pewnym określonym terytoriom gospodarczo-politycznym; oddziały będące centralą wszystkich służb i ekspozytura wykonawcza dyrekcji — pewne węzły i linie do nich ciążące, możliwie w granicach zasięgu pracy parowozów (ze względu na główną parowozownię — na węźle) i możliwości kontrolnych wyjazdów kierowników służb; podległe oddziałowi wykonawcze jednostki liniowe (odcinki drogowe, rejony mostowe, stacje, parowozownie itd.) w możliwym zasięgu pracy i tak, by granice jednych pokrywały się z granicami drugich (np. by odcinek łączności pokrywał dwa odcinki drogowe; parowozownia pomocnicza dwa odcinki łączności — czy jeden rejon mostowy — a stąd i cztery odcinki drogowe) znacznie ułatwi to bowiem współpracę zwierzchników.

Obecnie Dyrekcji podlegają oddziały: Drogowe, Mechaniczne, Ruchowo-Handlowe, Elektryczne, oraz jednostki jak: Parowozownie Główne, Gł. Magazyny Zasobów itd., tym zaś wykonawcze jednostki liniowe: odcinki drogowe, stacje itd. — Mówiąc, że Oddział ma być wykonawczą ekspozyturą Dyrekcji, — mamy na myśli, że w zamian obecnych DO.MO.RO. itd. powinny być zorganizowane ODDZIAŁY EKSPLOATACYJNE i tym bezpośrednio podlegać odpowiednie liniowe jednostki wykonawcze. Odniesie to nie tylko ten skutek, że zostanie zlikwidowaną droga „od Annasza do Kaifasza" — o czym już mówiliśmy — ale i ten, że poza sprężystością działania, osiągnie się „Pokój Boży" na linii. Dziś bowiem naczelnicy oddziałów (DO.MO.RO.) i zawiadowcy (DZ.RS. itd.) wzajemnie zwalczają się i zwalają jeden na drugiego odpowiedzialność, bo każdy sobie gospodarzem i każdemu każda inna służba jest służbą obcą. Ten, kto mógłby ich pogodzić czy rozsądzić czyja wina — to dyrektor. Ale dyrektor daleko i widzi linie tak, jak mu przedstawią naczelnicy służb, więc o ocenę i sąd trudno. Naczelnik oddziału eksploatacyjnego częściej będzie oglądać linię własnymi oczyma — więc będzie wiedział jak sądzić; zawiadowcy nie będą mieli swych protektorów-naczelników i wszelkie zarzuty i apelacje znajdą sąd u jednego zwierzchnika.

Tyle w sprawach eksploatacji. Pozostaje kwestia inwestycyj, sprawa przebudowy, odbudowy czy budowy linii i ich urządzeń. Nie wdając się w analizę i umotywowanie — należy stwierdzić, że te sprawy muszą być bezwarunkowo wyłączone z pod kompetencji urzędów, zajętych sprawami eksploatacyjnymi a więc Dyrekcyj i podległych jednostek służbowych. Oddziały Budowy niby bezpośrednio podległe MK a jednocześnie i Dyrekcji, są tworami „bez głowy i nóg", niezdolne do żadnej poważniejszej pracy. „Bez głowy" — bo niby myśli za nich MK i niby kieruje Dyrekcja; „bez nóg" — bo nie mają własnych środków wykonawczych i pracują za nich inni — prywatne przedsiębiorstwa, lub pseudo państwowe czy spółdzielcze, niczym nieróżniące się, tak systemem pracy jak i organizacją od prywatnych, chyba tylko nazwą i szyldem.

Do tak poważnych zadań szczególnie w obecnym okresie, musi być twór, posiadający własną „głowę" — aparat planowania i projektowania i własne „nogi" — aparat wykonawczy. Koniecznością więc byłoby powołać do życia Główne Dowództwo Kolejowych Formacyj Budownictwa, bezpośrednio podległe MK (Głównej Dyrekcji Kolei) i samodzielnie, wedle ogólnego planu, na zlecenie MK. pracujące.

4. Każda praca powinna być kontrolowana, nie tylko dlatego, by stwierdzić, czy została wykonana zgodnie z projektem, ale i poto, by skontrolować, czy nie możnaby było wykonać ją lepiej w przyszłości. Takiej kontroli w kolejnictwie nie ma. I chociaż w licznych przepisach sprawie kontroli wiele poświęcono miejsca — to przecie — z wyjątkiem może kontroli kas — wszystkie rodzaje kolejowej kontroli są najzwyklejszą parodią. Brak należytej kontroli i brak zrozumienia istoty kontroli u pracowników do tego wyznaczonych stwarza atmosferę doskonale sprzyjającą do wszelkiego rodzaju nadużyć i wzajemnego oszukiwania. Sprycjarze mają możność — odpowiednio operując postanowieniami przepisów — ubocznemi dochodami powiększyć otrzymywane wynagrodzenie; uczciwi — muszą fałszywie przedstawiać rzeczywistość, by słuszną ona była w świetle przepisów. I tak się dzieje na wszystkich szczeblach hierarchii służbowej. Zasada kontroli i sposób jej przeprowadzania w obecnej swej postaci — sprawa — krótko i sprawiedliwie mówiąc — ogólne zakłamanie.

(dokończenie nastąpi)

Mgr Władysław Wydro

Podstawowe zasady wypoczynku pracownika

Zagadnienie wypoczynku pracownika ujęte było w program tak działaczy Związku Zawodowego jak i Służby Sanitarnej od początku odzyskanej swobody działania po wojnie.

Doświadczenia pozyskane przez działaczy, pracujących nad realizacją dodatnich warunków odpoczynku pracownika kolejowego, rozszerzyły zakres zainteresowań oraz wysunęły szereg problemów, których omówienie i rozstrzygnięcie stało się konieczne na skutek tych doświadczeń.

Warunki, w jakich dotychczas organizacja wczasów się realizowała, były siłą rzeczy ograniczone pod względem materialnym, kolejność zaś zadań, jakie stały przed pracownikiem, powodowała, że z wypoczynku w pierwszym i drugim roku odbudowy zrębów państwowości polskiej korzystali naprawdę tylko ci, których siły doszły do kresu wyczerpania. Niemniej jednak praktyka ubiegłych miesięcy dowiodła, że stan sił życiowych i zdrowia ogółu pracowników poniósł tak daleko idące straty przez przeżycia okupacyjne, że stan ten prawie graniczy z linią, której przekroczenie prowadzi do katastrofy.

Stan zdrowia człowieka pracy, a co za tym idzie — jego sprawność, wydajność fizyczną i umysłową — warunkują takie elementy jak: warunki mieszkaniowe, warunki pracy zawodowej, odżywianie i higiena życia codziennego oraz możność efektywnego odpoczynku codziennego po pracy, odpoczynku tygodniowego i dorocznego. Poszczególnych wymienionych elementów omawiać szczegółowo nie będę. Stwierdzić jednak muszę, że problemy odbudowy materialnej państwa odsunęły na boczny tor — jakby do załatwienia w czasie wolniejszym od zagadnień najpilniejszych — sprawę troski o higienę życia codziennego (higiena mieszkań i lokali pracy zawodowej), co moim zdaniem zbyt wiele strat nam przynosi. Uważam, że nadszedł już czas, aby te problemy weszły w szereg pierwszorzędnych zadań, jakie na-

leży bezzwłocznie rozpracować. Zdajemy sobie sprawę, że nie my powołani jesteśmy do polepszenia warunków mieszkaniowych, gdyż nie leży w naszych możliwościach zapewnić aby każda rodzina pracownicza miała swoje mieszkanie odpowiadające warunkom zdrowotności— aby każde dziecko miało własne łóżko i taką przestrzeń powietrza, jaka jest do jego normalnego rozwoju potrzebna — jednak i w naszym zakresie działania leży, aby wciąż podkreślać wagę tego problemu i dbać, aby z mieszkań pracowniczych usunięty został brud i kurz, aby propaganda higieny miejsca pracy zmusiła do usunięcia zwałów gnijących śmieci i ścieków spod warsztatów i parowozowni kolejowych oraz aby narówni z innymi urządzeniami montowano instalacje przyczyniające się do higieny i bezpieczeństwa pracy, aby miejsca gdzie spoczywa i spożywa swój posiłek pracownik były schludne. Zorganizowanie i zużytkowanie z pożytkiem osobistym i społecznym okresu odpoczynku domowego — to również zagadnienie, którym interesuje się tak lekarz jak i działacz społeczny. Akcja ta łączy się ze sprawą wychowania fizycznego i sportu wśród kolejarzy oraz akcją kulturalno-oświatową, które współdziałają z zagadnieniem wypoczynku, organizując codzienny wypoczynek po pracy. Te działy pracy społecznej, przy dołączeniu akcji krajoznawczej powinny również współdziałać przy organizowaniu wypoczynku niedzielnego. Tu przypomnę podział dnia powszedniego jaki w swej pracy społecznej przyjęliśmy za swój punkt wyjściowy. Dzień pracownika dzielimy na trzy 8-mio godzinne okresy, z których pierwszy to okres pracy, drugi okres przeznaczony na swobodne w zasadzie wykorzystanie na potrzeby osobiste — rodzinne — społeczne i obywatelskie, to okres, który interesuje działaczy oświatowych i politycznych, trzeci okres 8-mio godzinny przeznaczony na wypoczynek nocny. Zagadnienie jak i w jakich warunkach spędza człowiek pracy czas przeznaczony na wypoczynek, nie był i nie będzie obojętny tak dla działaczy społecznych, jak i dla samego pracodawcy, dla którego nie jest obojętne, czy pracownik spędzi czas w sposób, który dokształca go pod względem obywatelskim, fachowym czy przez samokształcenie — słuchanie referatów i odczytów, czy też czytaniem pożytecznej książki rozszerza swój horyzont umysłowy, albo gdy na boisku sportowym usprawnia swe siły fizyczne — gdyż wtedy zdolność wytwórcza pracownika nie tylko się utrzymuje stale na dobrym poziomie ale ma warunki do stałego podwyższania się. Za pozytywne spędzenie czasu po pracy, uznajemy też wszelkie prace w gospodarstwie ogrodniczo-hodowlanym, które nie tylko podnoszą zamożność indywidualną jednostki, ale, w dalszej kolejności zamożność społeczeństwa. A pamiętajmy o tym, że zamożność wprawdzie nie rodzi kultury ogólnej — ale jej wybitnie sprzyja, a nawet ją warunkuje. Ponadto ten sposób zużycia czasu po pracy ma również duże walory zdrowotne przez przebywanie na świeżym powietrzu i w słońcu.

Zaniedbanie tych sposobów zużycia wolnego czasu — prowadzi do przeciwnych skutków — obniżania się stałego mimo że niewidocznego może poziomu moralnego - umysłowego, pogarszanie się stanu zdrowia postępujące w szybszym tempie, niżby to powodowało normalne starzenie się organizmu. Życie dla „zabicia czasu" — wysiadywanie w knajpach lub przy kartach czy na tzw. towarzyskich rozmowach — o ile tematem ich jest nieproduktywne narzekanie na ciężkie czasy, nie jest wypoczynkiem ale jest jedną ze straconych wartości czasu, który nie wraca.

Wracając do trzeciego okresu dnia — pory nocnego odpoczynku — też zauważyć należy, że nie wiele nas i tutaj nauczono i nie wszystko jest jeszcze w zupełnym porządku. Przede wszystkim czas tego odpoczynku nie zawsze zaplanujemy sobie w dostatecznej ilości i tu, jak wszędzie, przeszkodą o wiele częstszą niż nawet zajęć nadobowiązkowych tj. społecznych czy zarobkowych, jest brak planowości w zajęciach — oraz częsta nieświadomość, że jednak te 7 czy 8 godzin snu w wywietrzonej sypialni jest nam koniecznie potrzebne do zachowania zdrowia i sił przez dostateczny wypoczynek wymagany dla każdego organizmu.

Akcja uświadamiająca pracowników o racjonalnym rozkładzie dnia, zużytkowaniu godzin pracy, umiejętności rozplanowania zajęć dodatkowych oraz umiejętności wypoczynku codziennego — jest potrzebą chwili, a urządzanie odpowiednich referatów dla ogółu członków — opracowanych przez lekarzy czy uświadomionych działaczy związkowych lub oświatowych — wiele by dobrego przyniosła tak jednostkom jak i Państwu.

Zagadnienie wypoczynku niedzielnego (dnia wolnego od pracy) leży na tej samej platformie, co i zagadnienie wypoczynku codziennego, z tym że dłuższy bo 1,5 dnia trwający jego okres umożliwia gruntowniejszą regenerację sił fizycznych i zlikwidowanie znużenia — zmęczenia organizmu przepracowanego często wysiłkiem obliczonym na skalę wymagań chwili, a nie na zdolność sił nadszarpniętych skutkami wojennych przeżyć. Tym cenniejsze są te godziny dnia wypoczynku i tylko nieświadomości można przypisać tak lekkomyślnie ich marnotrawienie, jakie zauważa się powszechnie niemal u ludzi pracy. Dzień wolny od pracy, o ile ma być wykorzystany dla wypoczynku — powinien odpowiadać dwom wymogom: zmiany sposobu życia oraz zmiany atmosfery codzienności na inną — różną od niej. Za tym idzie potrzeba zamiany zajęć podstawowych na takie zajęcia, które sprawiają raczej przyjemność, niż spełnienie obowiązku, zmiany otoczenia i środowiska. Nie mam tu na myśli, aby celowość odpoczynku świątecznego wymagała zmiany towarzystwa, w którym codziennie przebywamy, a już całkowicie nie jest potrzebne wyjście poza krąg rodzinny, który i tak nie wiele korzysta z towarzystwa człowieka pracy przez cały tydzień i napewno z radością powita ojca rodziny, który otrząsnąwszy się dłuższym niż zwykle snem ze znużenia całotygodniowego,zaproponuje przechadzkę, czy rozrywkę w rodzaju kina, teatru czy dalszej wycieczki podmiejskiej. Nastrój potrafi zmienić otoczenie najbliższe dostatecznie silnie; aby jednocześnie atmosferę codzienności zastąpić świąteczno-wypoczynkową. Tu też wchodzą we właściwą rolę podstawowe czynniki zdrowia — słońce, powietrze, woda i ruch z tym, aby to był ruch zgoła inny, niż codzienne celowe i twórcze ruchy pracy zawodowej.

Jako podstawową zasadę wypoczynku przyjmuje się, że nie jest wypoczynkiem ten stan, który nas nudzi. — Stworzenie więc warunków, które by zape-

wniły zainteresowanie się otoczeniem będzie kardynalnym warunkiem rzeczywistego i efektywnego wypoczynku. Tu zobowiązuje też pewna planowość, gdyż życie społeczne i związki kulturalno-oświatowe i sportowe udostępniają możliwość spędzenia przyjemnego i miłego dnia odpoczynku. Plan spędzenia święta powinien skrystalizować się w ostatnich dniach tygodnia, przewidując ewentualność pogody — czy deszczu, aby w niedzielę rano nie stanąć przed koniecznością improwizacji lub zmarnowania tego cennego dnia.

Z kolei przechodzę do omówienia okresu wypoczynku dorocznego tzw. urlopu. Słowo to, zresztą niemieckiego pochodzenia, należałoby zamienić na polskie właściwsze określenie **wczasy** pracownicze. Samo już słowo wczasy wywołuje pojęcie dodatnie, jako zużycie czasu na odpoczynek.

Wczasy były przedmiotem walki klasy pracowniczej z ustrojem kapitalistycznym, która trwała wieki. Zdobycz ta wywalczona została przez partie i związki klasowe na pracodawcach - kapitalistach prywatnych i ujęta w zasady prawne powszechnie obowiązujące — poprzez strajki i ofiary świata pracy. U nas ta zdobycz robotnicza jest unormowana w ustawie o urlopach z r. 1922, i rozporządzeniach Ministerstwa Pracy i Op. Społ. z r. 1923 i 29 oraz w poszczególnych pragmatykach służbowych. Wówczas ustawy te obowiązywały raczej na papierze niż w życiu. Praktyka stosowana przez kapitalistycznych przedsiębiorców, wykazywała tysiączne wypadki łamania i obchodzenia przepisów ustawowych, wobec których robotnik mimo obrony związków klasowych był nieraz bezsilny. Obecnie, gdy nowa rzeczywistość polska, po tragedii jaką przeżył nasz naród, oddała władzę w ręce świata pracy, robotnik oraz jego prawo do urlopu stoi pod mocną i skuteczną obroną wszystkich władz państwowych i związkowych. Dziś nie tylko nie grozi uszczuplenie prawa do zasłużonego wypoczynku, lecz przeciwnie — uprawnienie to jest uznane za jedno z podstawowych praw świata pracy.

Podkreślić też należy fakt, że stosowany przed wojną powszechny zwyczaj sprzedawania urlopów swemu pracodawcy, obecnie przez świadomych działaczy robotniczych jest skutecznie zwalczany. Dowodem tego jest że, za inicjatywą K.C.Z.Z. ob. Premier wydał okólnik Nr 14 z 1 maja 1946 r., gdzie w pkt. 6 wyraźnie mówi że, „urlopy winny być wykorzystane dla wypoczynku i regeneracji sił do pracy, a nie dla uzyskania w miejsce wypoczynku jakiegoś ekwiwalentu pieniężnego", — z tego względu niedopuszczalne jest odszkodowanie za niewykorzystany urlop. Ten sam okólnik zaleca również wszystkim ministrom, aby unikali skoncentrowania wszystkich urlopów w okresie letnim, lecz starali się urlopy również rozkładać na miesiące jesienne i zimowe, co umożliwi wykorzystanie wypoczynku przez ogół pracowników. Przewiduje się też, że o ile urlopu nie udzieliła władza z ważnych przeszkód służbowych w ciągu bieżącego roku, prawo do wypoczynku przenosi się na rok następny.

Uprawnienia pracowników PKP do wypoczynku normuje § 47 Pragmatyki Służbowej, który podkreśla konieczność ustalenia przez władzę planu urlopów każdej jednostki służbowej oraz ustala wymiar urlopu, przy czym prawo to nabywa się: po roku pracy — do lat 3 — w wymiarze 14 dni, od 3 — 10 lat służby 21 dni, ponad 10 lat pracy w wymiarze 30 dni — nie różniczkując praw pracowników umysłowych i fizycznych. Znane te fakty podkreślam celowo raz jeszcze, aby położyć nacisk na te tendencje, jakie w wyżej przytoczonych ustawach uwidaczniają się — urlop przeznaczony jest dla wypoczynku i urlop ten musi być udzielony, celem zaś jego jest regeneracja sił i zdrowia, a nie jest on okazją do zarobków.

Gdy do tych uprawnień ustawowych dodamy jeszcze prawo do otrzymania urlopu dodatkowego dla poratowania zdrowia tzw.urlopu zdrowotnego, uzasadniony postanowieniami Rozp. Min. Kom. z dnia 14. IV. 1934 r. oraz upoważnienia do korzystania z zapomóg klimatycznych, uzasadnionych § 27 tego rozporządzenia M. K. — mamy wyczerpany niemal w pełni stan prawny, jaki dotyczy sprawy urlopów pracowniczych.

Obecnie przystąpię do omówienia środowiska, które odpowiada warunkom owocnego wypoczynku. Jako decydujące o tym elementy uznaje się: powietrze, słońce, wodę oraz wyżywienie. Kolejno i pokrótce zastanowimy się nad poszczególnymi składnikami z naszego punktu widzenia.

Powietrze, czyli ściślej mówiąc klimat — stanowi element pierwszorzędny, a na pojęcie klimatu składają się takie czynniki jak: wzniesienie nad poziomem morza, średnia ciepłota roczna, czy też okresowa — letnia wzgl. zimowa, skład powietrza (zawartość ozonu, azotu, pary wodnej) ciśnienie warstw powietrza oraz jego ruchy (wiatry), nasłonecznienie (kwestia wystawy słonecznej, oraz przeciętna ilość dni pogodnych danej okolicy) — oto czynniki, które były podstawą wyboru miejscowości, w których ZZK założyło i prowadzi swe domy wypoczynkowe, gdyż dopiero połączenie tych czynników z pięknem okolicy, bliskością lasów szpilkowych, atrakcjami kulturalnymi i turystycznymi oraz odpowiednimi warunkami mieszkaniowymi i wyżywieniowymi — stwarzają tę atmosferę wypoczynku, jaka w swych skutkach przynosi korzyści dla zdrowia i odprężenie dla skołatanych nerwów.

Prawie wszystkim warunkom opisanym odpowiadają zasadniczo miejscowości górskie i podgórskie oraz okolice nad brzegiem morza położone. Cechą klimatu górskiego jest niższe ciśnienie mas powietrza, spowodowane wyższym położeniem nad poziomem morza, a co za tym idzie — powietrze w górach jest odpowiednio rzadsze i chłodniejsze a przez to utrzymuje w sobie mniejszą zawartość pary wodnej. Przepuszczalność powietrza górskiego jest większa dla promieni słonecznych, zanieczyszczenie zaś pyłami i gazami o wiele mniejsze niż powietrza okolic nizinnych. Wpływ klimatu górskiego, poza właściwościami leczniczymi i wybitnie dodatnimi oddziaływaniami na funkcje życiowe organizmu, uwidacznia się też w uodpornieniu organizmu, przy czym podkreślić należy równomierność oddziaływania tak latem jak i zimą — a stąd jasne, że pobyt w górach jest korzystny nie tylko w sezonie letnim, gdy miejscowości klimatyczne są poprostu zatłoczone. Tu uwzględnić należy, że rodziny obarczone dziećmi w wieku szkolnym, korzystać powinny nawet z pewnych przywilejów pobytu w górach latem, w czasie ferii szkolnych, natomiast ogół powinien równomiernie rozplanować wypoczynek na okres niemal całego roku. Szczegóło-

we wskazania, jakie osoby powinny wyjechać w góry aby się podleczyć, dają lekarze zależnie od chorób, jakie leczy klimat górski. Wspomnę, że długoletnie doświadczenia dały nam bogaty materiał, który obrazuje, jak niezwykle dodatnio wpływa pobyt w górach na młodzież i dzieci, na które specyficzne górskie bodźce klimatyczne wpływają nie tylko lecząc, ale i pobudzając ich siły witalne (widoczna poprawa wyglądu zewnętrznego, przybytek wagi oraz rzucający się w oczy wzrost zaobserwowany do 8 cm. w ciągu 2 miesięcy — u dzieci w wieku 9 — 12 lat.

Drugi rejon klimatyczny, równy zaletami górskiemu — to wybrzeże morskie, gdzie poza motywami piękna dali i szumu fal morskich, tak dodatnio wpływających na powrót do równowagi systemu nerwowego, nadszarpniętego kłopotami całorocznymi i gwarem życia miejskiego, klimat morski cechuje: mała zawartość pyłu, wybitnie zaznaczone zwiększenie ilości ozonu, jodu i soli morskich; różnica ciepłoty dnia i nocy jest mała a także jesień jest cieplejsza niż w nizinach i górach, gdyż nagrzana latem woda wydziela ciepło aż do końcowych dni września.
Gdy do powyższego dodamy niewyczerpane skarby zdrojowisk i wód leczniczych, jakie kryją się w głębi naszej pięknej i bogatej ziemi, dojdziemy słusznie do wniosku, że pracownik ma naprawdę duży wybór miejscowości, gdzie spędzić może urlop wypoczynkowy nie tylko miłe, ale odnosząc przy tym duże korzyści dla swego zdrowia.

Z. Z. K. bowiem zabezpieczył dla celów wczasów pracowniczych domy wypoczynkowe w strefie górskiej i podgórskiej razem 11 domów oraz 5 domów nadmorskich. Ponadto w toku są starania o przydzielenie nam conajmniej jeszcze jednego domu nad morzem oraz nad jeziorami mazurskimi. Domy nizinne w okolicach lesistych też już mamy. Podkreślić należy, że Okręgi, w których nie mamy dotąd własnych domów ZZK, też dążą do pozyskania objektów na terenie własnym, co jest ze wszech miar uzasadnione, choćby z uwagi na czujniejszą opieką Okręgu. Nadto ważnym jest dążenie do skrócenia czasu dojazdu, co przy domach zbyt oddalonych od miejsca pracy absorbuje pracownikowi nieraz dwa dni jego urlopu.

Po omówieniu takich czynników jak klimat i okolica, w których wypoczywa się korzystnie, pora omówić dalszy niemniej ważny czynnik, jakim jest wyżywienie. Jak w codziennym życiu spożywanie pokarmów decyduje o naszym stanie zdrowia w czasie wypoczynku, gdy organizm nasz, ulegając silnym bodźcom powietrza, słońca czy wody a tym więcej przy korzystaniu z kąpieli leczniczych—reaguje wzmożonym apetytem, który podnieca również ta zwiększona ilość ruchu, jakiego używamy przy spacerach i grach sportowych. Zaspokojenie zwiększonego łaknienia jest obowiązkiem domu wypoczynkowego i tu nie pomogą nawet najpiękniejsze okolice — źle żywiony wczasowicz, szczególnie gdy nim jest nie dysponujący większym zapasem gotówki pracownik — głodny i zły — zawsze wyniesie ze sobą w świat opinię, że dom jest marny, choćby nawet nie wiem ile wysiłku położono,aby uprzyjemnić mu życie innymi sposobami, jak świetlica, zabawy, wycieczki. W domach ZZK ustalono normy wyżywienia jako podstawę przyjąwszy, że wczasowicz powinien otrzymać conajmniej 3200 kalorii dziennie. Uważamy, że ta norma byłaby wystarczająca, gdyby zużyte do jej wypełnienia potrawy były tak smacznie przyrządzane, aby kuracjusze spożywali je w 100% — chciałbym tu przypomnieć starą maksymę — że najoszczędniejsza jest smaczna kuchnia. Jest to więc raczej kwestia przypraw niż tłuszczu i masy. Niemniej przyczynia się do tego bezwzględnie pedantyczna czystość naczyń i sprzętów w jadalni. Dla nas decydującym argumentem dobrej czy złej gospodarki żywnościowej jest nie tylko to, ile podaje się na stół w domu wypoczynkowym, lecz raczej to, ile z tego stołu schodzi potraw niedojedzonych przez kuracjuszy. Przeto ilość świń wychodowanych niby bezpłatnie, bo na resztkach potraw, nie zawsze nam się kalkuluje w zestawieniu ogólnym. A teraz chciałbym kilkoma słowami opisać warunki, jakich oczekuje wczasowicz, jadąc nieraz z warunków domowych naprawdę urągających zasadom higieny oraz często nie dojadając i nie mając z czego zaspokoić najbardziej podstawowych potrzeb swej rodziny. Trzeba zrozumieć jedno, że wyjazd na urlop do pensjonatu czy domu wypoczynkowego jest dla pracownika fizycznego — przeżyciem, że go tak określę — odświętnym i pewną jakby uroczystością. Jedzie niejeden dzisiaj dopiero poraz pierwszy w życiu, gdyż jak dotąd w ustroju kapitalistycznym był tylko siłą roboczą — a więc miał swą wartość dla pracodawcy-kapitalisty o tyle, o ile produkował dobra, które bogaciły nie wytwórcę lecz przemysłowca, natomiast urlop robotnika był uciążliwym obowiązkiem ustawowym, tolerowanym z musu, bez zrozumienia, ile korzystniej byłoby nawet dla samego fabrykanta, gdyby robotnik spędził urlop w warunkach zorganizowanych i zapewniających tę naprawdę tanią i dostępną regenerację sił do pracy, zarówno fizycznych jak i psychicznych.

Dzisiaj świat pracy po wiekowej walce ma w ręce tę wielką — niepowtarzalną w historii szansę, że stał się współgospodarzem i współrządzącym czynnikiem w Polsce demokratycznej — własnej — którą to szansę utrzymać musi, gdyż zaprzepaszczenie jej dać musi w skutku poddanie się w jarzmo wyzysku. To zobowiązuje ogół do pewnych zmian przede wszystkim w nastawieniu psychicznym. Dzisiejsze pracownicze domy wypoczynkowe — to nie przedsiębiorstwa na zysk obliczone, to instytucje społeczne — w pełnym tego słowa znaczeniu. Możemy je określić, jako wymarzone przez Żeromskiego szklane domy robotnicze — gdzie słońce życiodajne otuli swymi promieniami tych, którzy jakby wyszli z suteryn życia na wyżyny równości społecznej. Dzisiaj nadeszła pora, aby wartość, jaką dla społeczeństwa przedstawiał zawsze zapominany i pomijany ten rzeczywisty producent dóbr materialnych i duchowych — robotnik i pracownik umysłowy — była doceniana według swych wysokich walorów. Żądanie wydajności pracy jest konieczne z uwagi na odbudowę Państwa, lecz należałoby pogodzić go z koniecznością zachowania zdolności wytwórczej społeczeństwa. Te dwie zasady stoją w pewnej sprzeczności jedna z drugą, lecz powinny się znaleźć środki, które starłyby ostrze tej sprzeczności i usunęły ujemne skutki nad-

miernych wysiłków przy zwiększaniu wydajności pracy.
To należy sobie szczerze powiedzieć, lecz bynajmniej nie w celu krytyki, która byłaby szkodnictwem, lecz dla znalezienia środków, które starłyby ostrze tej sytuacji i złagodziłyby jej ujemne skutki. Pracodawca, jakim dla blizko 80% ludzi pracy stało się państwo i spółdzielczość, ma dzisiaj ten niewątpliwy w naszych oczach obowiązek dbania o zachowanie zdrowia i o ekonomiczną eksploatację sił produkcyjnych pracownika. Wierzę, że robotnik za tę dbałość o jego interesy życiowe wynagrodzi i odda wszelki wkład dla niego uczyniony, zwiększając swą wydajność — co ważniejsze — wiążąc się z państwem nie tylko jak z chlebodawcą, lecz uznając siebie za współodpowiedzialnego za losy państwa — co moim zdaniem jest dopiero ostatnim wyrazem demokracji i uspołecznienia.

To podkreślenie, że praca działu społecznego jest również ważnym wkładem w budowę naszego Państwa — uważałem za konieczne choćby dlatego aby wszyscy, którzy w tej pracy biorą udział, czynili to z pełną świadomością, że praca ich musi być wykonana z pełną dokładnością oraz że społecznym podejściem do osób korzystających z naszych świadczeń, co niestety nie zawsze miało miejsce — niektórzy z naszych kierowników Domów wykazywali początkowo tendencje do traktowania ludzi pracy, szczególnie tych, którzy za zleceniami lekarskimi płacili tylko po 10.— zł. dziennie, jakby pensjonariuszy niższych kategorii. Naturalnie właściwe czynniki zareagowały na to bezzwłocznie i kategorycznie, wprowadziły zmianę tego nastawienia i jesteśmy pewni, że to się więcej nie powtórzy.

Chciałbym skończyć swe rozważania krótkim omówieniem zagadnienia rozplanowania dnia w domu wypoczynkowym. Tu pewne trudności sprawia zawsze pogodzenie sprawnej organizacji administracji wewnętrznej i pracy personelu domu, ze swobodnym obejściem się i rozluźnieniem rygoru wewnętrznego kuracjuszy. Kłopotliwe spóźnianie się na posiłki — spowodowane wycieczkami w najbliższą okolicę — jest wprawdzie przeszkodą w pracy, jednak powinno moim zdaniem być tolerowane z pewnym wyrozumieniem. Zasada prywatnych pensjonatów „nasz klijent ma zawsze rację“ — powinna choćby w pewnych granicach znaleźć wyraz w postępowaniu i naszych kierowników domów. Pewna pobłażliwość i stosunek raczej opiekuńczy wywrze zawsze lepszy skutek niż wprowadzanie obozowej dyscypliny. Wystarczy tu zastosowanie zatwierdzonego regulaminu Domu. Podkreślić też należy niewykorzystaną należycie a przecież wybitną rolę w kształtowaniu życia wewnętrznego Domu, jaką spełnić miały Rady Domowe, złożone z przedstawicieli-kuracjuszy. Rada taka może niejedną kłopotliwą sytuację rozwiązać sprawniej i bez złego osadu, jaki pozostawi zawsze decyzja kierownika.

Rozplanowanie dnia uwzględnić powinno nieco dłuższy sen kuracjuszy — oraz tak rozłożyć posiłki, aby pozostawić dostatecznie długie przerwy, umożliwiające dalsze spacery, które szczególnie dobrze zrobią osobom o siedzącym charakterze pracy. Ważne jest również zorganizowanie świetlicy, oraz zorganizowanie gier sportowych i wycieczek krajoznawczych. Ta dziedzina jak dotychczas nie wiele była uwzględniana, a przecież mogłaby oddać duże korzyści pracownikom, dla których podczas urlopu pewna odpowiednio dozowana ilość ruchu przyczyni się do szybszego powrotu do zdrowia.

Ta okoliczność, że obecnie czynniki rządowe kładą nacisk na masowe i zorganizowane wykorzystanie urlopów wypoczynkowych przez masy pracownicze, przewidując nawet na ten cel poważne kredyty Państwa jako pracodawcy na udział w kosztach pobytu wypoczynkowego — kieruje nasze plany na zorganizowanie obozów jako ośrodków wypoczynku i wychowania fizycznego, przy czym jakkolwiek na ten ostatni czynnik ma być położony większy nacisk, to jednak nie będzie się uprawiać tam sportów ze szkodą dla podstawowego celu, jakim niewątpliwie jest wypoczynek.

Ostatnim zagadnieniem, jakie pragnąłbym poruszyć — to opieka lekarska nad domami wypoczynkowymi. Dopokąd ilość miejsc w domach wypoczynkowych nie będzie dostatecznie duża, aby zaspokoić potrzebny wypoczynek wszystkich pracowników — musimy stosować selekcję, wysyłając w pierwszej kolejności ludzi o złym stanie zdrowia. Stąd zagadnienie zorganizowania dostatecznej opieki lekarskiej, przysługującej zresztą pracownikowi w miejscu jego wypoczynku — jest zagadnieniem ważnym, które wymaga rozwiązania przez wyznaczenie lekarza kolejowego, który by kierował wypoczynkiem poszczególnych jednostek, ordynując im tryb życia według ich indywidualnych potrzeb, oraz udzielał porady i pomocy w wypadkach nagłych zachorowań.

Zagadnienie wczasów pracowniczych w ujęciu masowym jest jeszcze dzisiaj zagadnieniem nowym, którego rozpracowanie wymaga dalszych prac i doświadczeń. Gdybyśmy nawet w kolosalnym wysiłku dźwignęli tyle domów wypoczynkowych, aby mieć do dyspozycji 3000 miejsc, to znaczy gdybyśmy swój obecny stan posiadania powiększyli dwukrotnie — nie zaspokoi to więcej niż 2% naszych członków. Będzie to już bardzo dużo, gdyż liczyć należy na to, że reszta osób, która zechce i powinna spędzić urlop poza domem, skorzysta z obozów wychowania fizycznego i wycieczek turystycznych, tak pieszych jak i kajakowych, urządzi się w schroniskach górskich i turystycznych czy w mieszkaniach prywatnych. Przed nami stoi również sprawa zorganizowania pobytów urlopowych całych rodzin na wsiach i w miasteczkach podgórskich lub nadmorskich — zakontraktowanych w tym celu przez nas, gdzie rodziny te zakwaterują i wyżywią się kosztem i staraniem swoim własnym, my zaś udzielimy im tylko pomocy organizacyjnej. Tak pojęta akcja powszechnych wczasów pracowniczych w najbliższej przyszłości powinna być przeprowadzona w ramach Związku, realizacja zaś jej przyniesie olbrzymie korzyści dla społeczeństwa kolejowego oraz dla Państwa, które zyska wiele na zwiększonej produktywności wypoczętego pracownika.

Kazimierz Szmidt

Hamulce zespolone na P. K. P.

Bezpieczeństwo i sprawność ruchu kolejowego wymagają, ażeby istniała stale możliwość regulowania szybkości biegu pociągu, oraz zatrzymania biegnącego pociągu w najkrótszym czasie i na możliwie krótkiej przestrzeni.

Koniecznym więc jest posiadanie możliwości stwarzania dodatkowych oporów ruchu, zależnych od woli ludzkiej. Jako jedyne, praktyczne dotychczas rozwiązanie tego zagadnienia, jest użycie klocków żeliwnych dociskanych do obręczy kół przy pomocy przekładni hamulcowej, uruchomianej ręcznie lub mechanicznie przez zastosowanie hamulca zespolonego o sprężonym powietrzu. Istnieją również hamulce zespolone i próżniowe, których działanie oparte jest na wyzyskaniu ciśnienia atmosferycznego. Obecnie systemy hamulców próżniowych są zarzucane i do ruchu międzynarodowego niedopuszczone.

Ponieważ użycie hamulców zespolonych powietrznych w ruchu kolejowym podnosi jego bezpieczeństwo, dlatego już od końca 19 wieku, ruch pociągów osobowych odbywa się całkowicie przy użyciu hamulców zespolonych.

Duże koszty, związane z zaopatrzeniem taboru towarowego w hamulce, były przeszkodą do wprowadzenia hamulca zespolonego również do pociągów towarowych.

W Stanach Zjednoczonych A. P. już na początku bieżącego stulecia cały tabor towarowy został wyposażony w hamulce i obecnie wszystkie pociągi są prowadzone na hamulcach zespolonych o sprężonym powietrzu.

Zalety hamowania przy użyciu sprężonego powietrza są tak oczywiste i znaczne w porównaniu z hamowaniem ręcznym, że w Europie przystąpiono do badania zagadnienia wprowadzenia hamulców zespolonych i do pociągów towarowych.

Ponieważ ruch pociągów towarowych odbywa się w zasięgu międzynarodowym, więc wyłoniła się konieczność ujednostajnienia hamulców i umożliwienia współpracy poszczególnych ich systemów.

Dlatego też sprawy hamulców były i są rozważane na konferencjach Międzynarodowego Związku Kolejowego (U. I. C.); podkomisja do spraw hamulca ustaliła warunki, jakim hamulce zespolone w ruchu międzynarodowym europejskim mają odpowiadać.

Zaznaczyć przy tym należy, że ze względu na szczególne warunki ruchu pociągów towarowych, wymagania stawiane hamulcom dla taboru towarowego są większe, aniżeli dla taboru osobowego.

Różnica ciężaru własnego wagonu osobowego próżnego i załadowanego jest stosunkowo mała i nie przekracza 25%. Pociągi osobowe nie są zbyt długie, hamowanie wszystkich wagonów rozpoczyna się prawie że jednocześnie. Wagony w pociągu osobowym są połączone i ześrubowane sprzęgami śrubowymi tak, że zderzakami opierają się nawzajem. Prócz tego wszystkie wagony osobowe są hamowane. Te okoliczności wpływają korzystnie na spokojne hamowanie, bez zderzeń i szarpań pociągu.

Inaczej sprawa się przedstawia w pociągach towarowych. Długość pociągu towarowego jest znaczna i dochodzi do 800 m, przez co hamowanie wagonów nie odbywa się jednocześnie: wagony w przedniej części pociągu są hamowane wcześniej, niż w końcu tego pociągu, w następstwie czego mamy nabieganie końcowych wagonów na przednie, co w konsekwencji powoduje niebezpieczne szarpania. Ciężar ładunku wagonów towarowych przewyższa znacznie jego ciężar własny: przeciętnie różnica ciężarów wynosi około 200%. Przy budowie nowych wagonów stale dąży się do powiększania ładowności, a zmniejszania ciężaru własnego wagonu.

Ciężar ładunku ma więc b. duży wpływ na przebieg hamowania i wymaga maximalnego jego hamowania.

Ponadto wagony w pociągu towarowym, przynajmniej w przedniej jego części, są luźno sprzężone, dowolnie i przypadkowo rozmieszczone, nie wszystkie hamowane, ładunek wagonów nie jest jednakowy, są one bowiem częściowo lub całkowicie ładowne.

Te odrębności ruchu pociągów towarowych, oraz możliwość użycia wagonów towarowych w ruchu międzynarodowym, wpłynęły na opracowanie 33 warunków, którym ma odpowiadać hamulec dla pociągów towarowych, dopuszczony do ruchu międzynarodowego.

Hamulce zespolone do taboru towarowego zostały wprowadzone przed wojną w następujących państwach europejskich:

we Francji i Belgii	hamulce systemu	Westinghouse'a
„ Włoszech	„ „	Breda
w Szwajcarii	„ „	Drolshamer'a
„ Szwecji, Turcji	„ „	Kunce-Knorr'a
„ Czechosłowacji	„ „	Bożycza
„ Rumunii	„ „	Hildebrand-Knorr'a
„ Niemczech	„ „	Kunze-Knorr'a i Hildebrand-Knorr'a
„ ZSSR	„ „	Matrosowa i Kazancewa

W Polsce przed wojną, po dłuższych próbach z kilku systemami hamulcowymi, został przyjęty dla taboru towarowego hamulec systemu Westinghouse'a Lu V—1 ze zmieniaczem hamowności S.A.B. i nastawiaczem skoku tłoka S. A. B. w przekładni.[1])

Nie będę wspominał o przyczynach, które wpłynęły na wybór tego hamulca.

Pożyczka towarowo-pieniężna, jaką Polska uzyskała w Anglii, obejmowała część dostaw gotowych urządzeń hamulcowych, wykonywanych w Anglii i Szwecji, część zaś, wykonywanych w wytwór-

---

[1]) (Dla wagonów osobowych nowobudowanych — West. Lu. X R I, zaś dla wagonów osobowych nowobudowanych, przeznaczonych do pociągów pospiesznych (szybkobieżnych) — West. Lu. X R II, o zmiennym nacisku klocków, w zależności od szybkości jazdy).

niach krajowych. Jednocześnie umowa między Ministerstwem Komunikacji a firmą Westinghouse'a, dawała prawo dalszej produkcji urządzeń hamulcowych tego typu w kraju, poza zasadniczym zaopatrzeniem w hamulce taboru towarowego.

Ogólny plan przewidywał założenie hamulców na 40.100 wagonach, tj. około 27% ilostanu taboru towarowego, co razem z 13.000 wagonów, posiadających już hamulce zespolone (wagony pochodzenia amerykańskiego, brankardy, niektóre wagony specjalne), dawało 53.100 wagonów, czyli około 35% ogólnego ilostanu wagonów towarowych (bez wagonów prywatnych). Do dnia 1. I. — 39 r. zostało wykonane 70% zakreślonego planu, zaś do 1. IX. 1939 r. tj. do wybuchu wojny około 80% planu.

Zawierucha wojenna rozpędziła nasz tabor kolejowy po całym kontynencie europejskim. Dotychczas jeszcze nie jest załatwiona sprawa własności taboru dla Polski. Na konferencji poczdamskiej przydzielono nam 111.000 wagonów towarowych do użytkowania.

Opierając się na danych z akcji przenumerowania i przecechowania tych wagonów, oraz przyjmując, że te wagony nie wyszły poza granice państwa, można stwierdzić, iż b. znaczna część wagonów towarowych jest pochodzenia niemieckiego. Niewiele jest natomiast wagonów przedwojennej polskiej własności.

Ilość ta może wzrosnąć, jeżeli zostanie zrealizowana wymiana taboru między poszczególnymi państwami Europy. Można dalej stwierdzić, że wagonów towarowych z hamulcem zespolonym jest około 65% przydzielonego ilostanu. Przy tym są to hamulce w 90% systemów niemieckich.

Natomiast wagonów z hamulcem West. Lu V—1 jest stosunkowo nieznaczna ilość.

Wyłoniła się więc kwestia rozstrzygnięcia problemu wyboru systemu hamulca dla nowobudowanego taboru. Czy wobec sytuacji stworzonej przez wojnę pozostać przy hamulcu West. Lu V—1, czy też zdecydować się na wybór hamulca systemu Hildebrand-Knorr'a?

Wprawdzie wagonów z hamulcem systemu Kunze-Knorr'a jest najwięcej, ale przy wyborze należałoby mieć na uwadze tylko hamulec syst. Hild. Knorr'a, ponieważ jest on nowszym systemem, oraz dalszym etapem rozwojowym hamulca Kunze-Knorr'a.

Nie wspominam o innych systemach hamulców na obecnym taborze ze względu na stosunkowo nieznaczne ich ilości, a to nie może mieć wpływu na wybór systemu hamulca.

Jeżeli chodzi o porównanie hamulca syst. Hildebrand-Knorr z hamulcem West Lu V—1, to ten pierwszy poza ogólnymi koniecznymi właściwościami ustalonymi przez U. I. C., jest jeszcze całkowicie niewyczerpalny, posiada stopniowe luzowanie i samoczynne uzupełnianie strat wskutek nieszczelności cylindra (utrzymuje stały nacisk klocków), oraz b. znaczną szybkość rozchodzenia się przebiegu hamowania (około 190 m/sek.).[1])

Natomiast hamulec systemu West. Lu V—1 nie posiada stopniowego luzowania; jest niewyczerpalny w granicach przepisanych przez U. I. C., gdyż ma przedłużony okres luzowania przy jeździe pociągu na stromych spadkach (luzowanie „góry"); jego zaś szybkość rozchodzenia się przebiegu hamowania wzdłuż pociągu wynosi około 120 m/sek.

Być może, że w ostatnich latach f-ma Westinghouse'a osiągnęła nowsze zdobycze w dziedzinie techniki hamulcowej i wszystkie najnowsze typy hamulca West. są niewyczerpalne i posiadają stopniowe luzowanie.

Należałoby więc tę kwestię zbadać bezpośrednio w f-mie Westinghouse'a w Anglii.

To zagadnienie wyboru systemu hamulca dla nowych wagonów dla P.K.P. powinno być przedyskutowane i rozstrzygnięte na wspólnej konferencji przy udziale przedstawicieli przemysłu i przedstawicieli M. K.

Hamulec wybrany dla polskiego taboru, zarówno osobowego, jak i towarowego powinien być niewyczerpalny i powinien posiadać stopniowe luzowanie (odhamowanie), z uwagi na konieczność zgodnej współpracy z hamulcami systemów niemieckich, w które jest zaopatrzona większość posiadanego obecnie taboru i które mają te właściwości.

---

[1]) Jest on jednak czuły na „przeładowanie", oraz posiada niektóre części gumowe (przepony), co należy uważać za wadę tego hamulca ze względu na brak kauczuku w kraju.

Kronika zagraniczna

Popieranie wynalazków i pomysłów zmierzających do usprawnienia transportu w Z.S.R.R.

W. Związku Radzieckim przy wykonaniu planu 5-letniego w dziedzinie transportu zwrócono szczególną uwagę na popieranie nowych wynalazków i pomysłów, zmierzających do usprawnienia produkcji.

Stwierdzono, że w czasie wojny w gospodarce kolejowej osiągnięto znaczne oszczędności, sięgające do 500 milionów rubli, dzięki wynalazkom i nowym pomysłom w organizacji metod pracy, zastosowanych w czasie trwania wojny.

Doceniając znaczenie wynalazków i pomysłów o usprawnieniu produkcji, Główny Zarząd Wojskowy Odbudowy (G.U.W.W.R.) zwołał w końcu stycznia r.b. konferencję wynalazców i usprawniaczy wojsk kolejowch i formacyj fachowych oraz urządził, z okazji tej konferencji, wystawę ulepszeń i wynalazków w dziedzinie budowy i odbudowy kolei żelaznych, zastosowanych w okresie powojennym. Eksponaty tej wystawy przekazano następnie Centralnemu Domowi Techniki Ministerstwa Komunikacji, jako zalążek mającej powstać stałej wystawy budownictwa kolejowego.

Konferencja uchwaliła wezwać wszystkich pracowników podległych G.U.W.W.R. do rozszerzenia prac w kierunku usprawnienia gospodarki przez zastosowanie nowych pomysłów i wynalazków dla przedterminowego wykonania planu 5-letniego.

Przed konferencją we wszystkich jednostkach G.U.W.W.R. w ciągu trzech miesięcy zarządzono zbieranie i wprowadzanie nowych pomysłów i wynalazków, co znacznie ożywiło akcję usprawniania produkcji. W roku ubiegłym w jednostkach G.U.W.W.R. i wojsk kolejowych zgłoszono około 600 nowych pomysłów i wynalazków, dających do 13 milionów oszczędności rocznie.

Ostatnio Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie kierownikom zarządów, wydziałów, okręgów, kolei i wszystkich przedsiębiorstw powziąć decyzje co do oceny wszystkich zgłoszonych wynalazków i wniosków o usprawnieniach technicznych oraz zorganizować niezwłocznie wypróbowanie tych, które będą uznane za dobre, w razie zaś udanych prób zarządzić zastosowanie ich w produkcji.

Dla wykonania wzorów oraz dla prac doświadczalnych polecono wyznaczyć we właściwych jednostkach osobnych rzemieślników lub też zespoły, w razie zaś potrzeby — wydzielić osobne odcinki do prac doświadczalnych oraz pouczania dla oswajania pracowników z nowymi maszynami i urządzeniami.

W pierwszym kwartale roku bież. miał się odbyć ogólny przegląd wynalazków i usprawnień technicznych tak zastosowanych w r. 1946, jak i przygotowanych do zastosowania; w drugim kwartale miały być zwołanie konferencje wynalazców i usprawniaczy kolejowych.

W budżetach przedsiębiorstw transportowych na r. 1947 przewidziane są konieczne wydatki na wynalazki i na zastosowanie ulepszeń mogących usprawnić pracę danego przedsiębiorstwa.

Wynalazki i ulepszenia powinny być nastawione na rozwiązanie najżywotniejszych zadań postawionych w 5-cioletnim planie w dziedzinie odbudowy i rozwoju komunikacji. **W. N.**

(Żeleznodorożnyj Transport nr 2 — 1947 r.)

Sprawy Stowarzyszenia

ZWYCZAJNY ZJAZD DELEGATÓW I PROJEKTY REGULAMINÓW

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej

Zwyczajny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P. odbędzie się w Gdańsku w dniach od 12 do 13 lipca 1947 roku.

Obrady rozpoczną się o godz. 10 dnia 12 lipca w sali Konferencyjnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku.

Proponowany porządek dzienny:

1. Otwarcie Zjazdu.
2. Wybór Prezydium Zjazdu.
3. Mianowanie honorowych członków Stowarzyszenia.
4. Uchwalenie regulaminu obrad.
5. Wybór Komisji Głównej Mandatowej i Wnioskowej.
6. Odczytanie protokółu Zjazdu z dnia 4.V.1946 r.
7. Sprawozdanie ustępujących tymczasowych Władz Głównych:
   a) Zarządu,
   b) Komisji Rewizyjnej,
   c) Sądu Koleżeńskiego.
8. Zatwierdzenie utworzonych Oddziałów i podziału terenowego Stowarzyszenia.
9. Zatwierdzenie poprawek w Statucie uzgodnionych ze Związkami Zawodowymi przez Zarząd Główny.
10. Dyskusja nad działalnością tymczasowych Władz Głównych i udzielenie im absolutorium.
11. Plan pracy na rok 1947/48.
12. Plan finansowy na rok 1947/48.
13. Dyskusja i uchwalenie planu pracy i preliminarza na rok 1947/48.
14. Wybór:
    a) Prezesa Stowarzyszenia,
    b) Zarządu Głównego,
    c- Głównej Komisji Rewizyjnej,
    d) Głównego Sądu Koleżeńskiego,
    e) Delegatów do Rady NOT-u.
15. Sprawy organizacyjne i wolne wnioski.

Po części organizacyjnej Zjazdu przewidziana część odczytowa i zwiedzanie portów.

PROJEKT REGULAMINU

obrad Zjazdu Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej

§ 1. Zagajenie obrad i wybór prezydium.

Zebranie otwiera Prezes Zarządu Głównego, po czym proponuje kandydata na przewodniczącego. Zebranie przyjmuje proponowanego kandydata przez aklamację, lub przez głosowanie drogą podniesienia rąk z legitymacjami, lub kartami uczestnictwa, upoważniającymi uczestnika do głosowania.

Przewodniczący po objęciu przewodnictwa i stwierdzeniu prawomocności zebrania proponuje kandydatów na 2-ch zastępców przewodniczącego i 2-ch sekretarzy (§ 23 Statutu Stowarzyszenia).

Kandydatów tych zebranie przyjmuje bądź wszystkich razem przez aklamację, bądź też, o ile są sprzeciwy, każdego oddzielnie.

§ 2. **Legitymacje i pełnomocnictwa.**

Uczestnicy Zjazdu winni posiadać pełnomocnictwa, upoważniające ich do brania udziału w obradach, wystawione przez właściwe władze organizacyjne. Pełnomocnictwa sprawdza i w przypadkach wątpliwych rozstrzyga Komisja Mandatowa, która ustala ponadto liczbę delegatów biorących udział w Zjeździe.

Komisja Mandatowa składa sprawozdanie natychmiast po ukończeniu swych prac. Przeciw orzeczeniu Komisji Mandatowej można odwołać się do decyzji Zjazdu.

Uczestnicy Zjazdu winni posiadać legitymacje członkowskie. Prezydium może zarządzić sprawdzenie legitymacji wszystkich uczestników Zjazdu.

3. **Porządek obrad.**

Po wyborze Prezydium i przemówieniach powitalnych, Przewodniczący odczytuje porządek obrad proponowany przez Zarząd Główny Stowarzyszenia, następnie podaje dyskusji i głosowaniu zgłoszone poprawki do porządku obrad, po czym odczytuje ostatecznie ustalony porządek obrad.

§ 4. **Przedmiot obrad. Zgłoszenie wniosków.**

Przedmiotem obrad Zjazdu Delegatów mogą być tylko sprawy przewidziane porządkiem obrad, oraz wnioski zgłoszone pisemnie na Walny Zjazd Delegatów — do Zarządu Głównego w terminie na 10 dni przed Zjazdem. Poza tym rozpatrywane być mogą wnioski nagłe i formalne. Wszystkie zgłoszone w terminie wnioski Przewodniczący przekazuje Komisji Wnioskowej Zjazdu.

Zjazd Delegatów nie może powziąć uchwały stojącej w sprzeczności ze Statutem NOT-u, lub uchwałami Walnego Zjazdu Delegatów NOT (§ 24 Statutu Stowarzyszenia).

§ 5 **Komisje.**

Zjazd Delegatów wybiera komisje: mandatową, główną i wnioskową. W razie potrzeby Zjazd powołuje również inne komisje.

W skład każdej Komisji wchodzi przedstawiciel Zarządu Głównego oraz 4-ch do 5-ciu uczestników Zjazdu.

Komisje wybierają przewodniczących i sekretarzy. Wnioski Komisji na Zjeździe referuje przedstawiciel Zarządu Głównego.

§ 6 **Wnioski.**

Wnioski powinny być przedstawione w formie nadającej się do dyskusji i głosowania. O ile wniosek nie odpowiada temu warunkowi przewodniczący ma prawo odpowiednio wniosek sformułować.

Na żądanie przewodniczącego wniosek powinien być zgłoszony na piśmie. Wniosek może być cofnięty przez wnioskodawcę, jednak przed przystąpieniem do głosowania. Każdy z uczestników Zjazdu ma prawo podtrzymania cofniętego wniosku.

§ 7. **Poprawki.**

Poprawki do zgłoszonego wniosku mogą być wniesione w trojakiej formie:

a) o wykreślenie z wniosku głównego pewnych wyrazów,

b) o dodanie do wniosku głównego we wskazanym miejscu pewnych wyrazów,

c) o zastąpienie we wniosku głównym pewnych wyrazów przez inne.

Poprawki nie odpowiadające formom powyższym Przewodniczący zwraca wnioskodawcy do przeredagowania.

§ 8. **Kolejność dyskusji i głosowania wniosków i poprawek.**

Przewodniczący decyduje o kolejności dyskusji i głosowania nad zgłoszonymi wnioskami i poprawkami powodując się bądź kolejnością zgłoszenia, bądź kolejnością ustępów we wniosku głównym, których dotyczą zgłoszone poprawki, bądź wreszcie dając pierwszeństwo wnioskowi i poprawce, której uchwalenie czyni inne bezprzedmiotowymi.

Wszelka poprawka ulega odrzuceniu jako bezprzedmiotowa, jeśli wyklucza ona inną przyjętą w głosowaniu poprawkę, lub część wniosku głównego.

Poprawki są głosowane przed głosowaniem nad wnioskiem głównym, lub też jego częścią, której dotyczą. Przyjęcie poprawki jest warunkowe z zastrzeżeniem przyjęcia całego wniosku w poprawionej formie.

Po przyjęciu wniosku w całości żadnych poprawek stawiać nie wolno.

§ 9. **Dyskusja spraw formalnych.**

Każdy uczestnik Zjazdu może prosić o głos w sprawie formalnej dla przedstawienia wniosku formalnego. Wnioskami formalnymi są następujące wnioski:

a) o przystąpienie do głosowania bez dyskusji lub przerwania dyskusji,

b) o wybór mówców generalnych,

c) o odesłanie do specjalnie wybranej komisji,

d) o odroczenie dyskusji,

e) o zmianę porządku dziennego,

f) co do sposobu prowadzenia obrad,

g) o votum nieufności do przewodniczącego,

h) w sprawie nagłej.

Wniosków wymienionych pod literami a), b), c), d) nie może stawiać przewodniczący i wnioskodawca, którego wniosek jest przedmiotem głosowania.

§ 10. **Dyskusja w sprawach formalnych.**

W każdej sprawie formalnej otrzymuje wnioskodawca głos, poza zapisanymi do głosu, natychmiast, lub po zakończeniu przemówienia mówcy w danej chwili przemawiającego.

Przemawiający w sprawie formalnej obowiązany jest przerwać swe przemówienie, gdy Przewodniczący uważa, że mówca przemawia nie w sprawie formalnej.

Po wnioskodawcy w sprawie formalnej wolno przemawiać tylko jednemu uczestnikowi przeciw wnioskowi formalnemu. Przemówienia w sprawie formalnej nie mogą trwać dłużej niż 3 minuty.

§ 11. Przerwanie dyskusji.

W razie przyjęcia wniosku o przystąpienie do głosowania bez dyskusji, lub o przerwanie dysksuji (§ 9, lit. a) nikt głosu nie otrzymuje, a przystępuje się odrazu do głosowania.

§ 12. Mówcy generalni.

W razie przyjęcia wniosku o wybór mówców generalnych w określonej liczbie (§ 9, lit. b) zapisani do głosu do chwili uchwalenia wniosku wybierają między sobą w równej liczbie mówców za i przeciw wnioskom.

W razie, jeśli zapisani do głosu nie mogą uzgodnić między sobą, kto ma przemawiać, mówców generalnych wyznacza z pośród nich przewodniczący.

§ 13. Odesłanie do Specjalnej Komisji.

W razie przyjęcia uchwały o odesłanie wniosku do komisji (§ 9, lit. c) obrady nad daną sprawą zostają niezwłocznie przerwane i zebranie przystępuje do wyboru komisji.

Jednocześnie zebranie uchwala termin ukończenia prac komisji, oraz jej zadania i kompetencje.

§ 14 Odroczenie dyskusji.

Wniosek o odroczenie dyskusji (§ 9, lit. d) może dotyczyć tylko sprawy będącej przedmiotem obrad. Odroczenie może być terminowe (np. odroczenie obrad nad daną sprawą do następnego zebrania lub tp.) lub bezterminowe. W razie przyjęcia wniosku dyskusja ulega natychmiast przerwaniu.

§ 15. Zmiana porządku dziennego.

W razie przyjęcia wniosku o zmianie porządku dziennego (§ 9, lit. e) zebranie przystępuje natychmiast do obrad według zmienionego porządku dziennego.

§ 16. Wnioski co do prowadzenia obrad.

Wnioski co do prowadzenia obrad (§ 9, lit. f) mogą dotyczyć tylko spraw nieunormowanych niniejszym Regulaminem lub w wypadku pominięcia przez przewodniczącego przepisów niniejszego regulaminu.

§ 17. Votum nieufności dla Przewodniczącego.

W razie złożenia wniosku o votum nieufności dla przewodniczącego (§ 9, lit. g), przewodniczący oddaje przewodnictwo jednemu ze swych zastępców. Jeżeli zastępcy przewodniczącego solidaryzują się z przewodniczącym, przewodnictwo na czas dyskusji i głosowania obejmuje Prezes Zarządu Głównego.

§ 18. Sprawy nagłe.

Wniosek uznany za nagły (§ 9, lit. h) przez Zjazd Delegatów zostaje natychmiast przekazany Komisji Wnioskowej.

§ 19. Kolejność przemówień.

W obradach nad każdym punktem porządku dziennego, lub nad zgłoszonym wnioskiem jako pierwszy otrzymuje głos referent lub wnioskodawca, następnie zaś kolejno zapisani do głosu mówcy. Ostatni zabiera głos referent lub wnioskodawca. Przedstawiciele Zarządu Główngo mają prawo zabierać głos poza koleją mówców zapisanych do głosu.

§ 20. Przepisy o przemówieniach.

Mówca może omawiać tylko sprawę, która jest na porządku dziennym, lub dla której omawiania otrzymał głos. Przewodniczący ma prawo wezwać mówcę aby nie odbiegał od tematu. Mówcy, którzy dwukrotnie nie zastosuje się do tego wezwania, przewodniczący może odebrać głos.

Nikt nie może przemawiać więcej niż dwukrotnie w dyskusji nad tym samym wnioskiem lub tą samą poprawką, przy czym czas drugiego przemówienia ograniczony jest do 5 minut. Przemawiający powinien zwracać się podczas przemówienia do zebrania, a nie do kogokolwiek z obecnych.

§ 21. Głosowanie.

Po wyczerpaniu dyskusji nad wnioskami i zgłoszonymi poprawkami, przewodniczący oznajmia „dyskusja jest wyczerpana, przystępujemy do głosowania". Od chwili przystąpienia do głosowania nikomu nie wolno zabierać głosu (poza żądaniem tajnego głosowania), ani przeszkadzać głosowaniu.

Po odczytaniu wniosku względnie poprawki przewodniczący kolejno zarządza głosowanie; za wnioskiem i przeciw wnioskowi, po czym zapytuje, kto wstrzymał się od głosowania. Głosowanie odbywa się przez podnoszenie rąk. Przewodniczący może przeprowadzić głosowanie w innej kolejności niż wyżej wskazana, o ile nikt nie zgłosi sprzeciwu.

Jeżeli jeden z uczestników podda w wątpliwość ocenę przewodniczącego co do stosunku głosów, przewodniczący niezwłocznie powtarza głosowanie, przy czym ilość głosów obliczają tym razem sekretarze.

Głosowanie tajne należy zarządzić jeżeli chociaż 1/4 część uprawnionych do głosowania tego zarząda. Głosowanie tajne odbywa się kartkami, na których wypowiadający się za wnioskiem piszą znak **„tak"**, a wypowiadający się przeciw wnioskowi znak **„nie"**.

O wyniku głosowania decyduje zwykła większość głosujących, o ile specjalne przepisy nie wymagają większości kwalifikowanej, lub nie zawierają innych zastrzeżeń.

§ 22. Wybór Władz.

Za podstawę do przeprowadzenia głosowania nad kandydaturami do Władz służy lista kandydatów przedstawiona przez Komisję Główną.

Każdy uczestnik Zjazdu Delegatów ma prawo zgłoszenia dodatkowych kandydatów. Kandydatury muszą być zgłoszone na piśmie.

Głosowanie odbywa się osobno, kolejno nad każdą kandydaturą: na Prezesa, członków Zarządu, człon-

ków Komisji Rewizyjnej, członków Sądu Koleżeńskiego, ich zastępców i delegatów do NOT-u.

O ile nie ma sprzeciwów, głosowanie może odbyć się nad każdą z powyższych kategorji, lub nad listą kandydatów w całości.

W wypadku gdy zostanie uchwalone głosowanie tajne, odbywa się ono kartkami, na których należy wypisać nazwisko kandydatów do poszczególnych władz Stowarzyszenia, przy czym liczba wypisanych nazwisk nie może być większa niż lista przewidzianych Statutem stanowisk w poszczególnych Władzach.

O wyborze decyduje zwykła większość głosujących. Jeżeli konieczna liczba kandydatów nie uzyska większości, przeprowadza się głosowanie między kandydatami, którzy w pierwszym głosowaniu większości nie uzyskali.

W razie równości głosów rozstrzyga także powtórne głosowanie.

§ 23. Przepisy porządkowe.

Przewodniczący ma obowiązek przestrzegać poprawnego zachowania się uczestników zebrania, oraz brać w obronę tych, którzy w jakikolwiek sposób zostali przez uczestników zebrania dotknięci.

Za wykroczenia przewodniczący ma prawo przywoływać winnego do porządku. W razie powtórnego przywołania do porządku, przewodniczący ma prawo wykluczyć winnego z zebrania.

§ 24. Reasumpcja uchwały.

Reasumpcja (odwołanie) uchwały powziętej na tym samym zebraniu może być dokonana tylko większością 2/3 głosów obecnych.

Reasumpcja uchwał poprzednich zebrań nie wymaga większości kwalifikowanej.

§ 25. Zamknięcie obrad.

Po wyczerpaniu porządku dziennego, przewodniczący uznaje zebranie za zakończone i zamyka obrady.

§ 26. Interpretacja Regulaminu.

Interpretacja regulaminu niniejszego w czasie trwania zebrania należy do przewodniczącego.

ZARZĄD GŁÓWNY.

REGULAMIN

Koła terenowego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej.

I. Nazwa i działalność.

§ 1. Nazwa Koła brzmi: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji R. P. Koło w . . . . . .

§ 2. Koło powstaje na podstawie uchwały właściwego Zarządu Oddziału Wojewódzkiego Stowarzyszenia w miejscowościach nie będących siedzibą Oddziału, o ile w danej miejscowości:

a) pracuje i stale przebywa conajmniej 50 członków Stowarzyszenia, którzy mają efektywne możliwości pracy na miejscu dla realizacji statutowo określonych celów i zadań Stowarzyszenia,

b) pracuje i stale przebywa conajmniej 20 członków Stowarzyszenia pracowników jednego działu komunikacji (członków jednej Sekcji np. inżynierów i techników komunikacji lotniczej w ośrodku szkoleniowym, inżynierów i techników komunikacji samochodowej w warsztatach samochodowych itp.).

c) w wypadkach wyjątkowych, na wniosek Zarządu Oddziału, Zarząd Główny może zezwolić na założenie Koła terenowego dla mniejszej ilości członków.

II. Członkowie.

§ 3. Zarząd Oddziału w uchwale powołującej Koło powinien określić jego terenowy zasięg działania, oraz możliwości jego pracy w danej miejscowości.

§ 4. Do Koła należą wszyscy członkowie Stowarzyszenia z miejscowości, która jest siedzibą Koła, oraz ci, którzy pracują i stale przebywają w miejscowościach leżących w pobliżu siedziby Koła, lub związanych z nią dogodną komunikacją.

III. Fundusze.

§ 5. Na wydatki związane z pracą Koła przeznacza Zarząd Oddziału odpowiednie fundusze w ramach uchwalonych budżetów.

IV. Kierownictwo Koła.

§ 6. Pracą Koła kieruje Zarząd Koła składający się z 3-ch do 5-ciu członków, którzy rozdzielają na pierwszym posiedzeniu pomiędzy sobą poszczególne funkcje.

§ 7. Zarządy Kół są powoływane przez Zarządy Oddziałów.

§ 8. Zarząd Oddziału jest zobowiązany do odwołania Zarządu Koła względnie jego poszczególnych członków, o ile więcej niż połowa członków Koła na zebraniu, lub w piśmie skierowanym do Zarządu Oddziału względnie do Zarządu Głównego o to wystąpi.

§ 9. Zebrania członków Koła i Zarządu Koła są zwoływane przez przewodniczącego Zarządu Koła i obradują według przyjętych zwyczajów, a uchwały zapadają zwykłą większością głosów, przy czym w razie równości decyduje głos przewodniczącego.

§ 10. Do obowiązków Zarządu Koła należy:

a) opracowanie i realizacja planu pracy Koła,

b) opracowanie preliminarza wydatków, który należy podać na zebraniu członków Koła do uchwalenia.

§ 11. Każda uchwała Zraządu Koła względnie Zebrania Członków Koła może być przez Zarząd Oddziału uchylona. Przeciwko decyzji Zarządu Oddziału

przysługuje prawo odwołania się do Zarządu Głównego, o ile Zarząd Koła otrzyma pisemne poparcie większości członków Koła.

§ 12. Zmiana regulaminu, względnie rozwiązanie Koła wymaga uchwały Zarządu Głównego Stowarzyszenia.

ZARZĄD GŁÓWNY.

REGULAMIN

Sekcji . . . . . . Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej.

I. Nazwa.

§ 1. Na podstawie § 35 Statutu, Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P. powołuje pięć Sekcji, a to:

1) Sekcję Kolejową,

2) Sekcję Dróg Kołowych,

3) Sekcję Dróg Wodnych,

4) Sekcję Komunikacji Samochodowej,

5) Sekcję Komunikacji Lotniczej.

§. 2. Nazwa Sekcji brzmi: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji R. P. Sekcja . . . . Oddział . . . . . .

II. Działanie.

§ 3. Zadaniem Sekcji jest współdziałanie z Władzami Stowarzyszenia w realizacji statutowych celów w dziedzinie . . . . . .

§ 4. Zadanie to Sekcja spełnia:

a) przez opracowywanie i przedkładanie wniosków i opinii we wszystkich sprawach dotyczących . . . . . .

b) przez organizowanie w porozumieniu z Władzami Stowarzyszenia Zjazdów Sekcji, narad fachowych, odczytów, wystaw, wycieczek itp. imprez przyczyniających się do podniesienia i popularyzacji wiedzy technicznej, zacieśnienia więzi organizacyjnej i poczucia koleżeństwa wśród członków,

c) przez wydawanie w porozumieniu z Władzami Stowarzyszenia pism fachowych, podręczników, dzieł naukowych — przez współdziałanie w organizowaniu szkolnictwa technicznego, w opiniowaniu zasad i programów nauczania w dziedzinie komunikacji . . . . . .

III. Członkowie.

§ 5. Członkiem zwyczajnym, nadzwyczajnym, czy honorowym Sekcji jest członek zwyczajny, nadzwyczajny względnie honorowy Stowarzyszenia, pracujący w dziedzinie . . . . . . , lub też taki, którego zainteresowania idą w kierunku zagadnień poruszanych w ramach danej Sekcji na podstawie dokonanego zgłoszenia.

§ 6. Inni członkowie Stowarzyszenia mogą brać udział w pracy i imprezach Sekcji, o ile każdorazowo zgłoszą swój udział.

IV. Fundusze.

§ 7. Fundusze na cele Sekcji przydziela Zarząd Stowarzyszenia w ramach swego budżetu.

V. Kierownictwo Sekcji.

§ 8. Działalnością Sekcji kieruje Zarząd Sekcji w składzie: przewodniczącego, oraz 4—8 członków powołanych każdorazowo przez Zarząd Główny Stowarzyszenia.

Zarząd Sekcji wybiera na zebraniu konstytucyjnym ze swego grona sekretarza, skarbnika i ich zastępców.

§ 9. Zarząd Sekcji może w razie potrzeby zwrócić się do Zarządu Oddziału Stowarzyszenia o powołanie 3-osobowych Zarządów Sekcji w Oddziałach.

§ 10. Zebrania Zarządów Sekcji są zwoływane przez ich Przewodniczących i obradują według normalnie przyjętych zwyczajów.

Uchwały zapadają zwykłą większością głosów, przy czym w razie równości rozstrzyga głos Przewodniczącego.

§ 11. Do obowiązków Zarządów Sekcji na obu szczeblach organizacyjnych należy:

a) opracowanie i realizacja planu pracy,

b) opracowanie preliminarza wydatków,

c) opracowanie wszelkich innych dezyderatów i wniosków dotyczących pracy Sekcji.

d) opracowanie wszelkich zleconych przez Władze Stowarzyszenia zagadnień specjalnych, związanych z pracą Stowarzyszenia na odcinku . . . . . .

§ 12. Każda uchwała Zarządu Sekcji może być przez Zarząd Główny Stowarzyszenia uchylona, w celach koordynacji pracy całości.

§ 13. Sekcje mogą w porozumieniu z Zarządem Głównym Stowarzyszenia (względnie z Zarządem Oddziału) powoływać Komisje w rozumieniu § 36 Statutu Stowarzyszenia.

§ 14. Sekcje mogą tworzyć koła fachowe zależnie od zainteresowań i potrzeb członków.

§ 15. Zmiana regulaminu względnie rozwiązanie Sekcji nastąpić może na podstawie uchwały Zarządu Głównego.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Wydawca: Stow. Inżynierów i Techników Komunikacji R.P. Zarząd Główny. — Warszawa, Żelazna Nr 18.
Redaktor odp. inż. Aleksander Gajkowicz. D-017717 Zakł. Graf. Spółdz. Wyd. „Książka", Łódź, Piotrkowska 86